

Barbara Freitag-Rouanet (Prag)

Städtebau im modernen Portugal am Beispiel Lissabons

I

Lissabon scheint erst in den neunziger Jahren von einem hundertjährigen Dornröschenschlaf erwacht zu sein. Auch die über zweitausend Jahre alte Geschichte der Stadt (Calado 1993), deren Gründung Odysseus zugeschrieben wird, hatte in den letzten Jahrzehnten wenig Aufmerksamkeit erregt. In Mumfords Standardwerk, *The City in History* (1991), wird Lissabon (als Stadt des 16. Jahrhunderts) nur ein einziges Mal erwähnt. In dem vom Larousse Verlag 1992 herausgegebenen Werk *Villes et Civilisation Urbaine: XVIII-XX Siècle* wird Lissabon nicht einmal als Beispiel zitiert. Auch andere moderne Stadtplaner, Historiker und Soziologen wie etwa Sennett in *Flesh and Stone* (1994), Häussermann und Siebel in *Neue Urbanität* (1987) oder Zimmermann, *Die Zeit der Metropolen* (1996), nehmen keinen Bezug auf Lissabon. Nur verträumte ausländische und einheimische Schriftsteller, die sich für das literarische Werk von Eça de Queirós oder Fernando Pessoa interessieren (Dario Castro Alves, Jorge Amado, Antonio Tabucchi, Hugo Loetscher, Miguel Torga oder José Saramago), beziehen Lissabon in ihre Betrachtungen ein.

Der Aufstieg, Niedergang und die Wiederbelebung anderer Metropolen — wie Paris, London, New York oder Berlin — haben Lissabon im 20. Jahrhundert immer wieder in den Schatten gestellt. Bis Ende der achtziger Jahre hat sich die Stadt am Tejo nicht so recht im Reigen der europäischen Metropolen behaupten können. Als «Weltstadt» konnte sie sich in Anbetracht der Entwicklung der Megastädte in der dritten Welt (vgl. UNIDO-Dokument zur Habitat-II-Konferenz, Istanbul 1996) ebenfalls keinen besonderen Platz erobern. Buchstäblich «am Rande Europas» gelegen, schien Lissabon total aus dem Blickfeld der Europäer und Weltbürger zu fallen. Die Stadt blieb über Jahrzehnte ein Geheimtip für gebildete Literaten, wählerische Touristen und eigenwillige Filmemacher wie Tanner und Wim Wenders.

Diese Einschätzung sollte sich erst Ende dieses Jahrhunderts ändern, als Lissabon sich von dem Fluch der dreizehnten Fee befreien konnte. Das «Erwachen» kam, als die Portugiesen mit dem autoritären Salazar-Caetano-Regime aufräumten und eine neue demokratische Sozialordnung einrichteten. Eine wirkliche Erneuerung und

Modernisierung der Hauptstadt wurde aber erst mit dem Eintritt Portugals in die Europäische Gemeinschaft (1986, später umbenannt in «Europäische Union») eingeleitet. Die Rückwirkung dieser sozialpolitischen Ereignisse auf die Stadtentwicklung war und ist beträchtlich. Sie konzentriert sich auf die neunziger Jahre und läßt sich an einer Reihe von Ereignissen ablesen: 1994 wurde Lissabon zur Kulturhauptstadt Europas, für 1998 wurde es zum Standort der Internationalen Weltausstellung — kurz EXPO-98 — gewählt.

Lissabon rückt somit wieder in das Rampenlicht und wird für kurze Zeit im Mittelpunkt der Weltwirtschaft stehen. Auf dem Gelände der EXPO-98 wird der «Zauberglanz der Waren» aller Welt zur Schau gestellt, aber die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auch auf das Thema der Weltozeane lenken, welche den portugiesischen *descobridores* vor 500 Jahren Ruhm und Reichtum bescherten. Die ehemaligen Welteroberer und Nachkommen von Magalhães und Cabral stellen nun unter Beweis, was sie 500 Jahre später zu leisten imstande sind.

II

Um die tiefen Veränderungen im Stadtbild von Lissabon in den letzten drei Dekaden zu verstehen, muß man sich erst ein Bild von der Stadtentwicklung in den vorherigen Jahrhunderten machen und die verschiedenen Modernisierungsbestrebungen der Hauptstadt am Tejo seit dem Erdbeben von 1755 in Erinnerung rufen. Vor diesem Hintergrund läßt sich am Falle Lissabons die gesamte Geschichte der Verstädterung und Urbanisierung in Portugal exemplarisch aufzeigen (vgl. Souza Oliveira 1979/80).¹

Nach dem Erdbeben von 1755, dem die ganze Stadtmitte sowie der Regierungspalast der portugiesischen Könige zum Opfer fiel, gab es drei unterschiedliche Pläne zum Wiederaufbau der Hauptstadt: Der erste schlug die Verlagerung der Stadt nach

¹ Im Anschluß an Zimmermann (1996) soll hier unter «Verstädterung» der Bevölkerungszuwachs in den Städten durch Zu- und Abwanderung verstanden werden, während mit «Urbanisierung» die Herausbildung und Verbreitung von urbanen Lebensformen gemeint ist. Im ersten Falle wird dem quantitativen, im zweiten dem qualitativen Aspekt besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Doch spielen in dieser begrifflichen Unterscheidung weitere Dimensionen eine Rolle. «Verstädterung» bezieht sich auf spontane, unregelte, unkontrollierte Formen des Städtewachstums, während «Urbanisierung» immer auch den planerischen, rationalisierenden Eingriff des Menschen in das städtische Geschehen meint. Beide Begriffe bringen also eine Dialektik zwischen Geschichte und Vernunft zum Ausdruck. Weiterhin deuten sie auf die Spannungen zwischen den Machthabenden und ihren «Untertanen» hin. Der urbanistische Eingriff in das Stadtgefüge ist stets auch Ausdruck der Hegemonie bestimmter politischer, ökonomischer und ästhetischer Tendenzen innerhalb einer Gesellschaft, der wiederum andere Tendenzen zum Opfer fallen. Dies gilt auch für die portugiesische Gesellschaft und die urbane Gestaltung Lissabons.

Westen vor, wo sich heute der Vorort Belém befindet. Der zweite wollte die Stadt am gleichen Ort, ohne jegliche Veränderung der Straßenführung und Häuserfronten wiederaufbauen. Diese beiden, von Manuel da Maia vorgebrachten Vorschläge konnten sich nicht durchsetzen. Eine dritte Variante, die den Wiederaufbau des zerstörten Zentrums von Lissabon *in loco*, aber unter «modernen» stadtplanerischen Prinzipien der Aufklärung vorsah, überzeugte schließlich den machthabenden Marquês de Pombal. Er entschied sich für den Neuaufbau der Stadtmitte («Baixa») nach dem Modell des Gittermusters, das den Stadtkonzepten der Zeit folgte und von Carlos Mardel in den darauf folgenden Jahrzehnten durchgeführt wurde (vgl. França 1965 und 1989). Damit wurde gleichzeitig der Grundstein für die Erweiterung der Stadt gegen Norden und Nordwesten (Bairro Alto und Chiado) gelegt.

Der «Passeio Público» war den Parkanlagen der Pariser Tuileries nachempfunden und führte hundert Jahre später zur Anlage der V-förmigen großen Alleen (Avenida da Liberdade, Avenida Ocidental, heute Almirante Reis, und vieler anderer), die ihrerseits wieder der Erschließung des Hinterlandes («zona das avenidas novas») dienten (da Silva 1994). Hier folgten die Stadtplaner des 19. Jahrhunderts dem französischen Beispiel Haussmanns. Die kleinen verschachtelten, unregelmäßigen Straßen, die durch spontane Siedlung im Laufe der Zeit entstanden waren, wurden nun durch breit angelegte, übersichtliche Alleen ersetzt (Avenida de Roma, Avenida da República, Avenida A. Augusto de Aguiar, Avenida dos Combatentes u. a.). Dies leitete gleichzeitig eine Phase der Abkehr der Stadt von ihren Flußufern («zonas urbanas ribeirinhas») ein und bewirkte eine Dezentrierung. Neue Stadtbezirke entstanden. Einkaufszentren, Wohnblocks, Gewerbe und Geschäfte siedelten sich entlang der großen Alleen an und verlegten somit den Schwerpunkt der Stadt in eine Vielzahl von Stadtteilen fern vom Fluß und vom Hafen, der ursprünglich das Leben der Stadt bestimmt hatte (Gaspar 1985).

Es ist erstaunlich, auf alten Karten Lissabons (um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert) herauszulesen, wie sich in den einzelnen Vierteln der Großstadt Gemüseanbau, Industrie und Handel die Waage hielten, aber auch die verschiedenen gesellschaftlichen Stände, Schichten, Klassen sich über das ganze Stadtnetz gleichmäßig verteilten (vgl. Custódio 1994). Für die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts könnte man fast sagen, daß die Stadt «organisch» von den Flußufern aus in Richtung Hinterland wuchs, wobei als einzige Richtlinien die großen Alleen respektiert wurden. José Manoel Fernandes kommentiert diesen Zeitabschnitt wie folgt:

Der neue urbanistische Aufbruch [...] wird zwischen 1900 und 1910 in die sog. 'Avenidas Novas' umgesetzt, von Picoas bis Campo Grande, mit der 'reichen' Avenida da República und der sie ergänzenden Avenida D. Amélia. Der Republik gelang es in den Jahren 1910-1920 aufgrund innerer (Parteikämpfe) und äußerer (Weltkrieg und Depression) Krisen nicht, das städtische System zu

dynamisieren. Dies wird die sekundäre Rolle Lissabons im europäischen Kontext verlängern. Ein 'imperialer Zyklus' der Dekaden 30-40 modernisiert die Stadt durch die Eingriffe des Erneuerers Duarte Pacheco, der die Stadt in Zonen einteilt, das Verkehrsnetz ausbaut und sie neu ausstattet. Doch geschieht all dies in provinziellen Größenordnungen und fördert die Ausgrenzung der ländlichen Gemeinden (Fernandes 1994: 493).

Industrialisierung, heterogener sozialer Wohnungsbau (nach dem Muster Howards und Le Corbusiers) und elegante Hochhäuser wechselten bunt durcheinander gewürfelt längs der «grandes avenidas», die gegen Norden, Nordwesten und Nordosten streben. Diese Tendenz setzte sich in den vierziger bis sechziger Jahren fort und wurde besonders unter der autoritären Regierung Salazar / Caetano (1930-1974) gefördert.

Duarte Pacheco, der damalige Präsident der Câmara Municipal de Lisboa, entwickelte in den dreißiger Jahren eine Gesetzgebung, die den Ankauf von Gelände sowie Enteignungen ermöglichte, die für den Ausbau des großzügig angelegten Straßennetzes notwendig schienen. Die wie die Finger einer Hand angelegten, breiten Alleen konnten somit auch durch Querverbindungen (in Form von konzentrischen Ringen) vernetzt werden (Avenida das Forças Armadas, Avenida dos Estados Unidos da América, Avenida General Norton de Matos, Avenida Marechal Gomes Mota usw.). Unter Pacheco wurde auch der im Nordwesten gelegene Waldpark von Monsanto angelegt, der als grüne Lunge der Stadt gedacht war. Der Amtszeit von Duarte Pacheco (1932-1938) folgte eine Zeit, die Fernandes als den «ciclo subúrbico» (also [kleinkarierten] Vorortzyklus) bezeichnet. Er umfaßt die fünfziger und sechziger Jahre und zeichnet sich durch seine unkontrollierte Verstädterung aus, die nur als «grau» und «einfallslos» bezeichnet werden kann.

Die portugiesische Hauptstadt zählte zu diesem Zeitpunkt ca. 700 000 Einwohner. Für 1960 rechnete man mit einem Wachstum der Stadt (sei es durch Zuwanderung vom Lande, Rückwanderung aus den Kolonien, biologisches Wachstum) auf eine Million Einwohner. Portugal zählte damals etwa acht Millionen Einwohner. In den fünfziger Jahren wurde der Grundstein für das V-förmige U-Bahn-Netz gelegt, das erst jetzt — seit Portugals Anschluß an die EU — erweitert wird. Das Eisenbahnnetz aus dem 19. Jahrhundert wurde im 20. Jahrhundert ausgebaut (Santa Apolónia, Cais do Sodré, Alcântara, Sete Rios), das mit Ausnahme des Südens des Landes, Lissabon mit allen Himmelsrichtungen (vor allem Sintra, Porto, Évora) verbindet. Die technische Höchstleistung der Ausbauphase des interurbanen Verkehrsnetzes während des Salazar-Regimes stellte die Brücke über den Tejo dar, die anfangs seinen Namen trug (heute: 25 de Abril) und 1966 vollendet wurde. Sie verbindet Lissabon mit dem linken Tejo-Ufer, der Stadt Setúbal und dem Süden des Landes.

Doch läßt sich Modernisierung nicht allein durch technische Leistungen bewirken. Wirtschaftlich und politisch gründete Portugal seine Macht weiterhin auf die Kolonien, die ihm einst Reichtum und Ansehen verschafft hatten. Durch die Unabhängigkeitsbestrebungen in den sechziger und siebziger Jahren bereiteten eben gerade die Kolonien dem Mutterland zunehmend Schwierigkeiten. Das Land war nach Ende des Zweiten Weltkriegs isoliert geblieben und hatte auch Europa den Rücken gekehrt. Viele Portugiesen (schätzungsweise weit über eine Million) wanderten legal und illegal als «Gastarbeiter» nach Europa aus oder setzten sich nach Brasilien, Kanada oder andere Länder ab. Teils war hierfür die politische, vielfach aber auch die wirtschaftliche Lage (Stagnation der Industrie, Niedergang der Landwirtschaft, Aufblähung des Dienstleistungssektors, geringer Tourismus) verantwortlich.

Diese Entwicklung hinterließ auch Spuren im Lissabonner Stadtbild der beginnenden zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Es konnte weder von Verstädterung noch von Urbanisierung — im oben erwähnten Sinne — die Rede sein. Die Stadtbevölkerung blieb konstant, ja sie schrumpfte sogar und erreichte nicht die Marke von einer Million Einwohner. Die Urbanisierungsmaßnahmen signalisieren lediglich die Abkehr vom Hafen, der Tejo-Mündung und dem großen Ozean. Sie sind in dem Wort *interiorização* zusammengefaßt; die «Modernisierung» beschränkte sich auf die Erschließung des Hinterlands. Die Provinzialisierung ersetzte die einstmalige Weltoffenheit. Diese Phase der selbstverschuldeten Isolation reichte bis in die siebziger Jahre. Erst mit der «Nelkenrevolution» vom 25. April 1974 wurde sie endgültig abgeschlossen. Die Modernisierung Portugals und seiner Städte konnte erst danach richtig beginnen. Sie zeichnet sich urbanistisch durch die Hinwendung zu den Tejo-Ufern und dem historischen Stadtkern aus. Die Stadt Lissabon besinnt sich wieder auf ihre Vergangenheit und schlägt vom Tejo aus Brücken in die Zukunft.

Der Stadtsoziologe Vitor M. Ferreira unterscheidet bei der Urbanisierung Lissabons der letzten 100 Jahre folgende Perioden:

Erstens, den Ausbruch nach Norden gegen Ende des 19. Jahrhunderts; zweitens den Aufstieg und Niedergang der modernistischen Stadtpolitik zwischen 1930 und 1940; und schließlich die Geburt und Entwicklung einer Metropole, deren Schwerpunkt und Polarisierung die Stadt Lissabon darstellt (Ferreira 1995: 11).

III

Die Entwicklung Lissabons zu einer modernen Metropole steht im Rahmen der portugiesischen Gegenwartsgeschichte und im Zusammenhang mit der Integration

Portugals in die Europäische Union. Sie geschieht also erst in den letzten zehn Jahren.

Die Folgen der «Nelkenrevolution» von 1974, darunter die «Überschwemmung» Lissabons durch Rücksiedler aus den ehemaligen afrikanischen Kolonien, stellte Politiker und Stadtplaner vor bis dahin unbekannte Schwierigkeiten. Die achtziger Jahre können als Übergangsphase angesehen werden, in der die portugiesische Gesellschaft mit dem Erbe der Vergangenheit fertig zu werden versuchte und neue Wege für die Zukunft erprobte. Durch den Anschluß an demokratische Lebensformen und die Einführung der freien Marktwirtschaft wurde dem Alleingang Portugals ein Ende gesetzt.

Lissabon stellt sich als Aushängeschild für diese gesellschaftspolitischen Wandlungsprozesse dar. Es handelt sich hierbei gleichzeitig um eine neue Rollendefinition für Lissabon in Anbetracht der Arbeitsteilung unter den europäischen Metropolen sowie um die Festigung der eingeschlagenen Entwicklungsrichtung der portugiesischen Gesellschaft.

Vertreter der Stadtverwaltung (*Câmara Municipal de Lisboa* 1990 und 1995) sprechen gerne von Lissabon als «atlantischer Hauptstadt Europas» bzw. der «atlantischen Berufung» der Stadt, womit gemeint ist, Lissabon sei ein Hafen, ein Tor, eine Schleuse von und zur Dritten Welt und übernehme die Kontrolle der Ein- und Auswanderung für die EU. Lissabon könne unerwünschten Einwanderern und Flüchtlingen aus Afrika und Südamerika einen Riegel verschieben, gleichzeitig aber auch die Ausfuhr von Industriewaren und Standortverlagerungen der europäischen Produktion in andere Kontinente fördern. Manche sind wiederum überzeugt davon, daß Lissabon eine Stadt des Mittelmeerraums sei, der Istanbul zum Gegenpol und Rom als Mittelpunkt habe (Costa Lobo 1994). Hieraus erwachse eine besondere Vermittlerrolle zwischen Ost und West, Europa und Afrika, und vor allem zwischen christlichen und islamischen Ländern. An jahrhundertelanger Erfahrung mangelt es Lissabon wohl kaum. Vertreter aus dem konservativen Flügel wünschen sich ihrerseits Lissabon als Hauptstadt der CPLP (*Comunidade dos Países de Língua Portuguesa*),² d. h. der Gemeinschaft aller Länder der portugiesischen Sprache (Abecassis 1997). Auf dieser Grundlage ließe sich somit ein starker Verbund unter modernen globalisierten Wirtschaftsbedingungen aufbauen, der die portugiesische Sprache und Kultur als gemeinsamen Nenner habe.

Tatsächlich zeichnen sich in den drei letzten Dekaden sehr widersprüchliche Entwicklungen ab, die — was die Stadtentwicklung von Lissabon anbelangt — in den siebziger und achtziger Jahren eher als «Verstädterung» bezeichnet werden

² Vgl. Große (1996 und 1997).

müssen. Es handelt sich um einen spontanen, unvorhergesehenen, auf unkontrollierte Zuwanderung zurückzuführenden quantitativen Zuwachs der Stadtbevölkerung. Erst mit Beginn der neunziger Jahre kann von «Urbanisierung» die Rede sein, das heißt, daß erst seit kurzem neue, demokratische, urbane und metropolitane Lebensformen in Lissabon zum Tragen kommen. Es lohnt sich, jedes Jahrzehnt einzeln unter die Lupe zu nehmen.

IV

Die siebziger Jahre sind für Portugal und vor allem Lissabon durch den Machtwechsel und dessen Folgen gekennzeichnet. Das autoritäre Regime des *Estado Novo* fand am 25. April 1974 endgültig sein Ende. Nun setzte die Phase der Demokratisierung und Dekolonisierung ein, die große Rückwanderungswellen von Portugiesen aus den ehemaligen Kolonien und anderen europäischen Ländern zur Folge hatte (vgl. Reis 1996a).

Diese Ereignisse schlugen sich direkt im Großraum von Lissabon nieder. War die Bevölkerung der Hauptstadt zwischen 1960 auf 1970 von 802 000 auf 760 000 Einwohner zurückgegangen, so stieg sie bereits 1981 wieder auf 808 000. Es handelt sich hier wohlgemerkt nur um den Stadtbereich («Município») von Lissabon und nicht um das gesamte Umfeld der Metropole, dem Cascais, Sintra, Loures, Mafra, Almada und andere Gemeinden angehören. Die Stadtplaner und Politiker der *Câmara Municipal de Lisboa* (CML) teilen daher den städtischen Raum in drei Zonen ein: A.M.L.³-Norte, A.M.L.-Sul und Lisboa-Concelho (Stadt). Im gleichen Zeitraum wuchs die A.M.L.-Norte von 1 214 000 (1960) auf 1 412 000 (1970) und 1 891 000 (1981) an. Die A.M.L.-Sul, die 1960 nur 291 000 Einwohner zählte, wuchs von 403 000 (1970) auf 585 000 (1981) an, d. h. sie verdoppelte sich in zwanzig Jahren. Der gesamte urbane Raum mit und um Lissabon wuchs demnach von 1,5 Millionen Einwohnern (1960) auf 1,8 Millionen (1970) bzw. auf 2,5 Millionen (1981). Zwischen 1970 und 1981 gab es also einen Bevölkerungszuwachs von ca. 700 000 Einwohnern, der dem Wohnungsdefizit in Lissabon und Umgebung zu diesem Zeitpunkt entspricht. Die Rückwanderungswelle ergoß sich zunächst weitgehend über Lissabon, in viel geringerem Masse auch über die zweitgrößte portugiesische Stadt, Porto. In Lissabon verteilten sich die Zuwanderer in den folgenden Jahre strahlenförmig über die ganze Stadt und ihre Vororte. Als neue Tendenz zeichnet sich die verstärkte Besiedlung der im Süden am linken Tejo-Ufer angrenzenden Gemeinden Almada und Montijo ab.

³ Área Metropolitana de Lisboa.

War zwischen 1960 und 1970 die Gesamtbevölkerung des Landes von knapp 8,2 Millionen auf 8,07 Millionen zurückgegangen, erfuhr sie bis 1981 einen Zuwachs auf 9,3 Millionen, eine Zahl, die sich bis zur Volkszählung von 1991 konstant hielt (vgl. CML 1992: Tab. 2.; AMBELIS 1995: 12). Das Bevölkerungswachstum geht demnach auf reine Rückwanderung zurück. Trotzdem ist erstaunlich, daß das Verhältnis Stadt-Land-Bevölkerung in Portugal auch heute noch bei 1 zu 2 liegt. Allerdings gibt es dabei große regionale Unterschiede.

In Lissabon trat im ersten Jahrzehnt der Redemokratisierung ein Wohnungsmangel auf, der unmittelbare Maßnahmen zur Sanierung erforderte. Der Bedarf wurde 1974 auf 600 000 zusätzliche Unterkünfte geschätzt, der vorhandene Bestand war veraltet und heruntergekommen. Etwa ein Viertel der Bevölkerung lebte in miserablen Wohnungen, in aus Blech improvisierten Unterkünften oder in überbelegten Kleinwohnungen. Es gab keine öffentliche Förderung des sozialen Wohnungsbaus.

Die ständig wechselnden provisorischen Regierungen versuchten, der Wohnungsnot in Lissabon Herr zu werden, was jedoch wegen ihrer Instabilität kaum gelingen konnte. Im April 1975 wurden spontane Siedlungen und Barackenbauten in der «Cova do Vapor» von der Regierung abgerissen. Gleichzeitig wurde der SAAL (*Serviço de Apoio Ambulatório Local*), ein Sanierungsprojekt, eingerichtet, das Bürgerinitiativen zur Rehabilitierung von Häusern und Wohnungen stützte (vgl. hierzu die kritischen Bemerkungen von V. M. Ferreira 1982). Gleichzeitig wurde ein Projekt zur Förderung (*Fundo de Fomento da Habitação*) des sozialen Wohnungsbaus aufgelegt. Allerdings waren diese Ansätze lediglich ein Tropfen auf den heißen Stein.

Zwischen 1964 und 1967 entwickelte die Salazar-Regierung einen Urbanisierungsplan für Lissabon, der zwar 1967 verabschiedet worden war, jedoch keine Konsequenzen für die Sanierung der Stadt Lissabon in den darauffolgenden Jahren hatte. Die revolutionäre Regierung hatte den Plan 1976 offiziell übernommen, doch war er von der Rückwanderung und der neuen politischen Entwicklung eingeholt und übertannt worden. Ein neuer Urbanisierungsplan wurde Ende der achtziger Jahre unter Leitung von Jorge Sampaio in Angriff genommen und genehmigt (CML 1992). Die allgemeinen Leitlinien, die im *Plano Estratégico Municipal* niedergelegt sind und durch Einzelstudien (*Plano Director Municipal* 1990-1995) detailliert ausgeführt werden, sehen weitere Maßnahmen für die neunziger Jahre vor. Damit wäre die Phase der Schrankenlosigkeit, die den Städtebau in den siebziger und achtziger Jahren bestimmt habe, überwunden.

V

Die achtziger Jahre werden von den heutigen Verantwortlichen als eine «verlorene Dekade» oder auch «*Década de Abecassis*» bezeichnet (dem damals amtsführenden Präsidenten der *Câmara Municipal de Lisboa*). Da er der konservativen PPD-Partei (*Partido Popular Democrático*) angehört, ist dieses Urteil der gegenwärtig herrschenden Sozialistischen Partei als parteipolitisch motiviert zu betrachten.

Die achtziger Jahre waren vor allem für die Konsolidierung der Demokratie und den Eintritt Portugals in die Europäische Gemeinschaft bedeutend. Zu beidem hat die Stadt Lissabon entscheidend beigetragen, so auch ihre konservativen Stadtväter. Nach eigenen Aussagen war Abecassis (1997) darum bemüht, die Stadt Lissabon in allen europäischen Verbünden vertreten zu sehen, ohne damit alte Bindungen völlig aufzugeben. So plädierte er nicht nur für die Wahl Lissabons als Kulturhauptstadt der EU, sondern auch unter anderem für die Präsenz und den Vorsitz Lissabons in der Union der portugiesischsprachigen Städte (UCCLA — *União das Cidades e Capitais Luso-Afro-Americanas*). Während seiner zehnjährigen Amtszeit, die durch Erfolge wie Rückschläge gekennzeichnet war, ragen zwei urbanistische Ereignisse hervor: einmal der (1986 abgeschlossene, umstrittene und umjubelte) Bau des «postmodernen» «Shopping Centers» in Amoreira (Architekt: Tomás Taveira, 1996), zum anderen der Großbrand im Chiado (1988), dem historischen Stadtviertel zwischen «Baixa» und «Bairro Alto». Beide Ereignisse verweisen symbolisch auf die Extreme, zwischen denen die Stadterneuerung Lissabons in diesem Zeitraum verlief: die Bevorzugung der «postmodernen», spekulativen, auf Rentabilität (Büroräume, Tourismus, Konsum) ausgerichteten Bauweise privater Konzerne einerseits, und die Vernachlässigung des Denkmalschutzes, der Erhaltung historischer Bausubstanz und aller Wohnviertel (Mouraria, Alfama usw.) auf der anderen Seite. Die ausgebrannten Fassaden der Bauten des Chiado dienten als Mahnmal und Lehre für die künftige Stadtpolitik. Somit leiteten die achtziger Jahre eine Neubesinnung und Reorientierung ein, die in den neunziger Jahren einem wirklich modernen Urbanisierungsprogramm zugute kommen sollten. Vier Problemkomplexe, die sich in den achtziger Jahren abzeichnen, bedürfen — J. M. Fernandes (1994: 512-513) zufolge — einer Lösung:

1. die Rehabilitierung und Umfunktionalisierung der historischen Stadtteile;
2. eine Kontrolle der sog. «Tertiariesierung» der Stadt, d. h. die Rückgewinnung von Wohnraum in fast «ausgestorbenen» Vierteln (gerade den historischen);
3. die Legalisierung von ungeregeltem, spontanem Wohnungsbau;

4. die Mitberücksichtigung der «Áreas Metropolitanas de Lisboa» im Norden, Süden, Osten und Westen der Hauptstadt.

Als Beispiel sei vermerkt, daß der Stadtrat schwerlich die Verkehrs- und Parkverhältnisse im Stadtkern von Lissabon allein regeln kann, zumal ein reger Verkehr mit den umliegenden Bezirken besteht, der den Stadtkern täglich mit zusätzlich 250 000 bis 300 000 Autos belastet. Das bedeutet aber auch, daß tagsüber die Lissabon von 700 000 auf ca. eine Million Menschen anschwillt, abends dagegen bestimmte Viertel nahezu menschenleer wirken.

Erste Gegenmaßnahmen sind bereits Ende der achtziger Jahre eingeleitet worden. Dazu zählen der Wiederaufbau des «Chiado» (unter Leitung des Architekten Ciza Vieira, 1996), die Sperrung wichtiger Straßenzüge der «Baixa» für den motorisierten Verkehr sowie das Verbot der nicht registrierten Straßenhändler, die nach 1974 die Innenstadt bevölkerten. Für sie wurden in verschiedenen Stadtteilen überdachte Märkte eingerichtet. Umsiedlungen von «barraca»-Bewohnern aus spontanen, unhygienischen, nicht genehmigten Wohnungen in neue vom Staat geförderte Siedlungsprojekte (Olivais, Chelas) wurden vorgenommen, die Stadtverwaltung betrieb auch die Legalisierung der sogenannten «habitações clandestinas» mit guter Bausubstanz (Salgueiro 1985). Weiterhin wurden in Angriff genommen: der Ausbau des Straßennetzes, Verkehrsverbesserungen, die Wiederaufnahme des Ausbaus des U-Bahnnetzes, der Bau einer zweiten Brücke über den Tejo, die Chelas/Olivais (am rechten Tejo-Ufer) mit Montijo (linkes Tejo-Ufer) verbindet, und die Sanierung der Hafengegend der «Docas». Diese und andere Maßnahmen seien — so die heutigen «progressiven» Stadtväter — lediglich Reaktionen, Antworten auf unvorhergesehene Tatsachen gewesen. Eine effektive Stadtplanung und Urbanisierung habe vor ihrem Amtsantritt nicht stattgefunden.

Ohne Zweifel wurde jedoch in den siebziger und achtziger Jahren der Weg für eine moderne Urbanisierung Lissabons gebahnt, unter gleichzeitiger Rückbesinnung auf die Vergangenheit der 2000 Jahre alten Stadt und im Blick auf das 21. Jahrhundert.

VI

Die neunziger Jahre stehen nach alledem für Lissabon unter einem guten Stern. Die allgemeinen Rahmenbedingungen für die Stadt am Tejo liegen fest. Sei es als atlantische und/oder Mittelmeerstadt, Lissabon zählt nun geographisch, politisch, wirtschaftlich und kulturell zu den hochentwickelten Metropolen in der Euro-

päischen Union. In einigen strategischen Indikatoren hinkt die Stadt zwar noch hinter dem Durchschnitt ihrer Geschwisterstädte nach, doch braucht sie sich im großen und ganzen nicht vor ihnen zu verstecken.

Mittlerweile verfügen fast alle Haushalte über Strom, fließendes Wasser und einen Anschluß an die Kanalisation, ein hoher Prozentsatz der Stadtbevölkerung ist an das Telephonnetz angeschlossen. Die Analphabetenquote liegt in Lissabon ebenso hoch wie im Landesdurchschnitt (bei ca. 10 %), doch gab es gerade in den letzten Jahren einen außerordentlichen Anstieg der Schüler- und Studentenzahlen, so daß sich bezüglich der Bildung der jüngeren Generation die Stadt Lissabon und das Land durchaus mit den fortgeschrittenen Ländern Europas messen können. Dieser Bildungsboom schlägt sich unmittelbar im Beschäftigungsbereich nieder, wo zunehmend mehr Frauen verantwortliche Stellen übernehmen (AMBELIS 1995). Dies hat zur Folge, daß die Geburtenzahlen zurückgehen und sich die Familien verkleinern. Wie in Frankreich, Spanien, Italien oder Deutschland konnten vor allem die Frauen durch die Demokratisierung der Bildungschancen ihre Lebensbedingungen verbessern. Die Berufstätigkeit der Frau und ihr Selbstbewußtsein läßt jenen Frauentyp von der portugiesischen Bildfläche verschwinden, der den bäuerlichen Charakter des Landes lange — auch in den Städten — geprägt hatte: schwarze Bekleidung, dunkles Kopftuch, zahnloser Mund, Rosenkranz in der Hand. Dies kann auch bedeuten, daß die bunte Wäsche, die jetzt noch vor vielen Fenstern hängt, langsam verschwinden wird. Kurz, der urbane Lebensstil, der auch andere europäische Metropolen kennzeichnet, setzt sich zum Leidwesen vieler Konservativer, europäischer Touristen, Schriftsteller, Filmemacher nun auch zunehmend in Portugal und vor allem in Lissabon durch. «Urbanisierung» und nicht mehr bloß «Verstädterung» ist nunmehr angesagt.

Vom rationalen, städteplanerischen Standpunkt aus liegt mit dem «Plano Estratégico e Director» — vom Stadtrat Lissabons genehmigt (CML 1992) — ein politisches und juristisches Instrument für die Verwirklichung von Sanierungs- und Ausbauprojekten vor. Diese Projekte waren bereits in der Rohfassung des «Plano Estratégico e Plano Director Municipal» (CML 1990) enthalten und gelangen nun zur Ausführung. Als Schwerpunkte werden hervorgehoben:

1. klare Abgrenzung der Zuständigkeiten gegenüber Anliegergemeinden;
2. Umweltschutz;
3. Ausbau der Infrastruktur;
4. Bewahrung des kulturellen Erbes;

5. Wiederbelebung und Umgestaltung heruntergekommener (gerade auch historischer) Wohnviertel;
6. Ausbau der Verkehrsmittel und des Transportwesens;
7. Dienstleistungen.

Für die neunziger Jahre sei hier nochmals auf drei wichtige Daten hingewiesen, die für die Urbanisierung Lissabons strategische Bedeutung hatten und haben: 1992 Vorsitz in der EU, 1994 Kulturhauptstadt Europas sowie 1998 die Weltausstellung.

Als Lissabon 1992 den Vorsitz der EU übernahm, stellte sich sofort heraus, daß die Stadt am Tejo als moderne europäische Metropole vor allem bessere Infrastrukturbedingungen schaffen mußte. Dies galt vor allem für den zu kleinen Portella-Flughafen im Norden der Stadt, das Autobahnnetz, das portugiesische Städte untereinander und mit Spanien verbindet, den interurbanen und städtischen Schienenverkehr und die Telekommunikation.

Die hierfür zu ergreifenden Maßnahmen konnten keinesfalls von Lissabon und den Anliegergemeinden alleine getragen werden. Aber auch die demokratische Regierung war nicht imstande, die finanziellen Lasten dieser «Modernisierung» zu übernehmen. Sie konnten nur dank der Finanzhilfen aus Mitteln der Europäischen Union begonnen werden. Im Bericht der Expertenkommission der EG für Portugal wurde 1987 bereits die Summe von 6 500 000 «contos»⁴ genannt (vgl. Varela 1996: 347)!

Am Ausbau des Flughafens wird weiter gearbeitet. Im Zeitraum von 1974-1991 konnten zwar keine neuen Eisenbahnstrecken in Betrieb genommen werden, doch erfolgten Investitionen zur Verbesserung und Modernisierung des Schienenverkehrs. In den siebziger Jahren war dieser Bereich vernachlässigt worden (in Anbetracht der Öl- und der Machtkrise in Portugal). Das U-Bahnnetz von Lissabon befindet sich seit den neunziger Jahren in Ausbau (vgl. Nunes 1995). Aus dem ursprünglich V-förmigen bildet sich nun ein schleifenförmiges Netz aus. Bis 1999 soll eine neue Strecke (Campolide-Moscavide mit zwölf Stationen) in Betrieb genommen werden (vgl. AMBELIS 1995: 53). 1991 wurden zwei neue Autobahnstrecken eingeweiht: die Verbindung Lissabon-Cascais sowie Lissabon-Porto. (1974 gab es erst 19 400 Kilometer asphaltierte Straßen in Portugal; 1991 waren es bereits 22 600 [vgl. auch AMBELIS 1995: 52].) 1988-1992 erfolgte eine radikale Umstrukturierung im Bereich der Telekommunikation. Im Gefolge des Grünen Buches der EU von 1987 für Telekommunikation werden die Dienstleistungen auch in Portugal an private Firmen vergeben, nachdem sich die portugiesische Gesetzgebung von 1988 den EU-

⁴ Ein «conto» sind 1000 Escudos.

Erfordernissen angepaßt hatte. Heute wird dieser Dienstleistungssektor von über 15 Privatfirmen betrieben, darunter Marconi und Telecom, die ihr neues Imperium in stattlichen Bauten zur Schau tragen. 1992 wurde der Ausbau der neuen Brücke über den Tejo (Olivais/Sacavém-Montijo) beschlossen, die Einweihung soll zur Eröffnung der EXPO-98 vorgenommen werden.

Die Entscheidung, Lissabon im Jahre 1994 zur europäischen Kulturhauptstadt zu machen, führte zu einer vielseitigen Urbanisierung der Stadt, zu der sowohl Neubauten wie das (umstrittene) Centro Cultural de Belém (Architekt Gregotti-Manuel Salgado) als auch Projekte zur Aufwertung der historischen Viertel — wie das Projekt «Sétima Colina» — «Lisboa Romântica» zählen (unter der Planung von José Augusto França und Elísio Summavielle), oder die Sanierung der Alfama (vgl. Costa 1989) und andere Stadtviertel wie Mouraria, Bairro Alto.

Aus Raumgründen wird hier nur das Projekt «A Sétima Colina» hervorgehoben (vgl. França 1994). Es handelt sich dabei um die Aufwertung historischer Gebäude, die entlang von Straßenzügen (vom Cais do Sodré, also der westlichen Hafengegend, bis zum Largo do Rato, ehemaliges Zentrum der königlichen Seidenmanufakturen Portugals) liegen (Pinheiro 1993). Es handelt sich um 35 historische Bauten, die in der Zeit des «romantischen Lissabons», also um die Jahrhundertwende, errichtet worden waren. Die Projektleiter (França / Summavielle) haben dem historischen Aspekt besondere Aufmerksamkeit gewidmet, die Häuser datiert, ihre Besitzer und ursprünglichen Erbauer ausfindig gemacht und die geschichtlichen Hintergründe für das Entstehen eines jeden Gebäudes ergründet. Eça de Queirós, der große portugiesische Romancier dieser Epoche, hätte den für Liebhaber und Touristen gedachten Spaziergang mit Freuden nachvollzogen und das Lissabon seiner Zeit fast lückenlos wieder vor Augen gehabt.

Auf dem 'Siebten Hügel' gab es keine architektonischen Sprünge oder abrupte Veränderungen. Vielleicht erkennen wir uns gerade deshalb hier als Lissabonner wieder, als etwas, das ein Wesensbestandteil von uns ist; einer Gemeinsamkeit, die sowohl hier als auch in dem Brasilien, dem Afrika und Indien unserer Vorstellungen liegt. Also einer Stadt, die ein jeder von uns schon einmal auf Papier gezeichnet hat (Summavielle 1994: Vorwort von França).

Trotzdem gab es Kontroversen um dieses Projekt, weil dessen Leiter zwei Dinge «großzügig» handhaben mußten: die Konservierung von Bauten, die Herrichtung der Fassaden und ihre Einbeziehung in ein umfangreicheres Kulturprogramm. Kritische Architekten bemängelten die unzureichende Wiederherstellung von teils baufälligen Häusern, denen nur eine «kosmetische Behandlung» zugute gekommen sei. Außerdem habe man die Frage der Farben der neu angestrichenen Häuser nicht original-

getreu gehandhabt und daher in der Buntheit übertrieben. Da es der Kulturabteilung der *Câmara Municipal de Lisboa*, die das Projekt durchführte, nicht vorrangig um Denkmalschutz, sondern um die Wiederbelebung und historische Aufwertung vergessener alter Stadtviertel ging, konnte diesen fachmännischen Einwänden nicht immer entsprochen werden. Die Einbeziehung von Restaurants, Cafés, Galerien, Museen, Kirchen, Brunnen usw., die nicht immer genau in die romantische Epoche gehörten, wurde als Anreiz gesehen, diese «historische Führung» nicht zu einem akademischen Kurs der Stadtgeschichte werden zu lassen, und vor allem auch Besitzer, Anwohner, Kulturpolitiker und Touristen in das Projekt miteinzubeziehen. Cafés und Restaurants boten Fußgängern und Touristen einen Rabatt von 10 % auf ihren Verzehr, sofern sie sich beim Kulturspaziergang erfrischen und stärken wollten.

Lissabon 1998 als Schauplatz der Weltausstellung ist das letzte Thema, auf das hier kurz eingegangen werden soll. Es zieht gewissermaßen ein Fazit der gesamten Baugeschichte der Stadt und markiert den Rahmen für neue moderne Prinzipien, die den Stadt- und Wohnungsbau der Zukunft bestimmen (vgl. AAP 1996).

Aus einer unüberschaubaren Vielzahl von Broschüren, Informationsblättern, Annoncen und Büchern sei hier als zuverlässige Informationsquelle auf die von Luiz Trigueiro und Claudio Sat (1996) herausgegebene zweisprachige Textsammlung *Lisboa EXPO '98 — Projetos / Lisbon World Expo 98 — Projects* (Lissabon: Blau) hingewiesen.

Eine aus Stadtplanern, Architekten, Historikern, Soziologen und Geographen verschiedener Länder bestehende Arbeitsgruppe stellt hier Wirklichkeit und Planung des 3 502 700 Quadratmeter umfassenden Ausstellungsgeländes dar. Das seit Mitte 1993 ausgezeichnete Gelände liegt an der rechten, östlichen Uferseite des Tejo zwischen dem Brückenkopf der neuen Brücke über den Tejo, dem alten Gasometer und dem früheren Hafenviertel, Braço de Prata, Marvila, Madre de Deus. Ein Teil der Fläche gehört zu der Stadt Lissabon, ein weiterer zur Gemeinde Loures. Bis vor kurzem durchzogen das Gelände Erdölleitungen zu veralteten Raffinerien. Ein altes Waffenarsenal mit Panzerwracks und ausgemusterten Waffen bedeckte weite Teile des Geländes. Der Schrottplatz diente außerdem als Mülldeponie. Daher wurde hier ebenfalls eine Müllverarbeitungsanlage betrieben. Das ganze Gebiet war sehr heruntergekommen und ökologisch verseucht. Spontane Siedler hatten nicht bebaute Flächen besetzt und hier ihre Unterkünfte (Baracken und Blechbuden) errichtet. Alles in allem eine trostlose Landschaft, für die kein Bodenspekulant einen Pfennig ausgegeben hätte. Nachdem das Terrain jedoch abgesteckt, die hier schwarz lebende Bevölkerung umgesiedelt, das Gelände von Schrott und Müll befreit und von internationalen Firmen sachgerecht saniert worden war, entwickelte sich an dieser Stelle die größte Baustelle Portugals, die selbst dem Potsdamer Platz in Berlin den ersten Rang

in Europa ablaufen könnte. Bodenspekulation, Konkurrenzkampf und politischer Opportunismus blieben nicht aus. Doch die Arbeiten auf diesem «neuen» EXPO-98-Gelände, die Anfang 1995 begannen, bringen heute Bauvorstellungen und Prinzipien zum Tragen, von denen man früher nur träumen konnte. Was gegenwärtig auf dieser Baustelle geschieht, kann als Ausdruck des neuen Städtebaus in Portugal gelten. Einige Schwerpunkte seien hier erwähnt: Als Grundprinzip wird die Stadt wieder den Flußufern zugeführt und damit eine Aufwertung der Ufer des Tejo erreicht. Das Verhältnis von Stadtkern und Peripherie ist neu durchdacht. Viele Zugänge zu dem Ausstellungsgelände sollen die Durchlässigkeit und Verbindung zwischen alten und neuen Stadtteilen herstellen, Neues («Postmodernes») mit Altem (historischen Vierteln) organisch verbinden. Das Verhältnis von vorübergehend und auf Dauer genutzten Bauflächen ist ausgewogen. Einige Ausstellungspavillone werden auch nach der EXPO-98 beibehalten, andere abgetragen. Sie sind für neue Zwecke leicht verwertbar. Hotels und Unterkünfte für die Besucher der EXPO-98 sind anschließend als Wohnungen leicht umzubauen. Damit wird der Bewertungsmaßstab der Lissabonner umgekehrt, die bislang die westlich gelegenen Wohngegenden am Tejo-Ufer um Cascais bis Sintra bevorzugten und die nordöstlichen Stadtteile als minderwertig betrachteten. Eine hochmoderne Infrastruktur (Strom, Wasser, Gas, Telephon, Kabel, automatische Müllabfuhr und -verarbeitung) sowie kombinierte Verkehrsnetze (U-Bahn, Eisenbahn, Buslinien, Parkplätze usw.) sind daraufhin angelegt und größtenteils bereits ausgebaut. Eine großzügige Grünfläche mit experimentellen Gartenbaumethoden ist auf der ehemaligen Müllhalde entstanden. In Zukunft sind hier öffentliche Golf- und Tennisplätze, Schwimmbecken, Segelklubs und Wassersportanlagen vorgesehen. Das Verhältnis von privatem Siedlungsbau und öffentlichen Anlagen hält sich in etwa die Waage.

Zum allgemeinen Urbanisierungsplan der EXPO-98 zählen vor allem das bereits fertiggestellte Ozeanarium, eine segelschiff förmige Wasserstation, die als Museum, Forschungszentrum zur Erforschung der Ozeane und als Aquarium dienen wird; die moderne Bahn und U-Bahnstation, die leichte Metallgerüste und Glasdächer zu künstlichen Baumspitzen zusammenwachsen läßt; der Portugal-Pavillon in der Form eines umgekehrten, riesigen hölzernen Schiffsrumpfes, der an die Entdeckungsfahrten erinnern soll; die multimediale Ausstellungshalle (in Form eines Raumschiffs) mit zwei Aussichtstürmen. Einer der Türme ist ein Überbleibsel der ehemaligen Raffinerie und erinnert an die frühere Nutzung des Geländes.

In den Rahmen dieses Riesenprojektes fügen sich einzelne öffentliche und private Sonderprojekte ein, sogenannte *planos de pormenor*, die wegweisend für den «postmodernen» Wohnungsbau, die Straßenführung, Park- und Grünanlagen, Gestaltung der Freizeit usw. sein wollen. Davon ist gegenwärtig noch nicht viel zu

sehen, weil diese Pläne erst nach der Weltausstellung ausgeführt werden. Durch Gebäude für Messezwecke (Ausstellungshalle der portugiesischen Industrie) bleibt der Bezug zur Weltausstellung jedoch erhalten.

Lissabon verspricht sich nicht nur einen großen Erfolg mit dieser großzügig angelegten EXPO-98. Fast alle Stadtbewohner befürworten das Projekt und sogar die hohen Ausgaben, die momentan damit verbunden sind. Vielfach erhofft man sich mit dem Ausbau des EXPO-Geländes eine Neubelebung der anliegenden Wohnbau- und Industrieflächen, eine Anhebung der Lebensqualität, die Sanierung weiterer heruntergekommenen Wohnviertel und die Integration der ghettotoartigen Neusiedlung Chelas. Nicht alle Erwartungen werden in Erfüllung gehen. Dennoch erwartet man in Portugal eine Wiederholung oder gar ein Übertreffen des Erfolgs von Barcelona und die Vermeidung der Fehler von Sevilla.

Literaturverzeichnis⁵

- Abecassis, Nuno Krus (Hrsg.) (1994 und 1995): *Relatório e contas 1994 e 1995*, Lissabon: Fundação Cidade de Lisboa (persönliches Interview am 9. Januar 1997).
- AMBELIS (Agência para a modernização econômica de Lisboa) (Hrsg.) (1995): *Os números de Lisboa*, Lissabon: Eigenverlag.
- AMBELIS (Hrsg.) (1996): *Lisboa Nova 1/1-4* (Reportagen, Interviews, Dokumentation zu Lissabon).
- AAP (Associação dos Arquitectos Portugueses) (Hrsg.) (1996): *Livro branco da arquitetura e do ambiente urbano em Portugal*, Lissabon: Selbstverlag (persönliches Interview mit dem Präsidenten des Verbandes, Jorge Farelo Pinto, am 8. Januar 1997).
- Calado, Maria (Hrsg.) (1993): *Atlas de Lisboa: a cidade no espaço e no tempo*, Lissabon: Contexto.

⁵ An dieser Stelle möchte ich der Brasilianischen Botschaft in Lissabon, vor allem Herrn Botschafter Jorge Bornhausen und seinen Mitarbeitern João André Lima und Cláudia Lima, danken, die mir bei der Materialbeschaffung, aber auch bei der Terminfestlegung für Gespräche mit führenden Politikern, Urbanisten, Architekten, Historikern und Soziologen in Lissabon behilflich waren. Den von mir vor Ort interviewten Persönlichkeiten (bei denjenigen, deren Werke in der Bibliographie erscheinen, habe ich das Datum des jeweiligen Interviews zusätzlich angegeben) sowie den Professorinnen und Professoren und Kolleginnen und Kollegen, die nicht in der Bibliographie erscheinen, doch gleichfalls zentrale Informationen, wichtige Kontakte und Literaturhinweise gegeben haben — Maria da Luz Valente Pereira, Margarida Callado, Maria Assunção Júdice Moreira, Martins Barata, Maria João Freitas, Dulce Reis — sei hiermit gleichfalls mein herzlicher Dank ausgesprochen.

- CML (Câmara Municipal de Lisboa) (Hrsg.) (1990): *Plano estratégico / Plano Director Municipal: objetivos, bases; metodologia e calendários*, Lissabon: Eigenverlag.
- CML (Câmara Municipal de Lisboa) (Hrsg.) (1992): *Plano estratégico de Lisboa*, Einleitung von Jorge Sampaio (damals Präsident der CML, seit 1996 Staatspräsident), Lissabon: Sociedade Topográfica.
- CML (Câmara Municipal de Lisboa) (Hrsg.) (1992-1995): *Estudo das actividades terciárias de Lisboa*, Bd. 1/2:
- *Análise e perspectivas demográficas para o Concelho de Lisboa* (fase 1/2);
 - *Caracterização e distribuição do emprego*;
 - *Estudo das actividades terciárias de Lisboa*, Bd.1/2;
 - *Relatório sectorial de transportes*, Bd.1/2;
 - *Estudo das condições sócio-urbanísticas de Lisboa: relatório final*;
 - *Plano Diretor Municipal: regulamento* (Interview mit dem Leiter des Departamento de Gestão Urbanística, Sergio de Melo),
alle Lissabon: Eigenverlag.
- CML (Câmara Municipal de Lisboa) (Hrsg.) (1990-1995): *A estratégia e a prática do planeamento urbanístico em Lisboa*, Lissabon: Grafeuropa (Gruppendiskussion mit Mitarbeitern des Departamento do Planeamento Estratégico de Lisboa, unter Vorsitz des Architekten Marinho vom 7. Januar 1997) (Besichtigung einiger Projekte vor Ort mit Pedro Gomes und Pedro Moreira am 12. Januar 1997).
- Costa, Antonio Fermino / Ribeiro, Manoel João (1989): «Construção social de um objeto de reabilitação: notas sobre o caso de Alfama», in: *Lisboa: Revista Municipal* 10-11, S. 85-96.
- Costa Lobo, Manuel Leal da (1989): «Plano de salvaguarda e valorização da Ajuda-Belém», in: *Lisboa: Revista Municipal* 10-11, S. 77-84.
- Costa Lobo, Manuel Leal da (1994): *Relatório de 1994*, Lissabon: Provedoria do ambiente e da qualidade de vida urbana.
- Costa Lobo, Manuel Leal da (1995): «Entrevista: O Senhor Provedor do Ambiente», in: *Lisboa Futuro* 1/1, S. 6-13 (persönliches Interview am 10. Januar 1997).
- Costa Lobo, Manuel Leal da (1996): *Relatório de 1996*, Lissabon: Provedoria do ambiente e da qualidade de vida urbana.
- Custódio, Jorge (1994): «Reflexos da industrialização na fisionomia e vida da cidade», in: Moita (1994: 435-492).

- Fernandes, José Manuel (1994): «Lisboa no século XX: o tempo moderno», in: Moita (1994: 493-518).
- Ferreira, Vítor Matias (1982): «Os movimentos urbanos e o S.A.A.L.: a ambigüidade e os equívocos», in: *A Idéia: Revista de Cultura e Pensamento Anarquista* 24-25, S. 17-34.
- Ferreira, Vítor Matias (1987): *A cidade de Lisboa: de capital do Império a centro de Metrópole*, Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- Ferreira, Vítor Matias (1995): «Urban Change and Metropolitan Competitiveness of Lisbon», in: European Science Foundation (Hrsg.): Akten der «European Research Conference on Future of European Cities: Urban Restructuring in Europe; Citizenship and New Patterns of Social Integration in Wider Europe», Acquafredda de Maratea (Italien): 16.-21. September 1995, Typoskript von 17 Seiten (persönliches Interview am 9. Januar 1997).
- França, José Augusto (1965): *Une ville des lumières: la Lisbonne de Portugal*, Paris: S.E.V.E.P.E.N. (persönliches Gespräch am 11. Januar 1997).
- França, José Augusto (1980): *Lisboa: urbanismo e arquitectura*, Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa (Biblioteca Breve).
- França, José Augusto (1989): *A reconstrução de Lisboa e a arquitectura pombalina*, Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa (Biblioteca Breve).
- França, José Augusto (1994): *A Sétima Colina — Roteiro histórico artístico / The Seventh Hill — Historical and Artistical Guide*, Lissabon: Livros Horizonte.
- Freitag, Barbara (1996): «Lissabon und Eça de Queirós», in: *Lusorama* 31 (Oktober), S. 19-28.
- Gaspar, Jorge (1985): *A dinâmica funcional do centro de Lisboa*, Lisboa: Livros Horizonte.
- Gaspar, Jorge (1994): «O desenvolvimento do sítio de Lisboa», in: Moita (1994: 11-24).
- Gaspar, Jorge (1996): «Da Lisboa Oriental», in: Trigueiros, Luiz / Sat, Cláudio / Oliveira, Cristina (Hrsg.) (1996): *Lisbon World EXPO-98: Projects*, Lissabon: Blau, S. 13-18.
- Große, Sybille (1996): «Konsolidierung einer portugiesischsprachigen Gemeinschaft? *Unidade und Diversidade* im Rahmen der *Comunidade dos Países de Língua Portuguesa* (CPLP)», in: *Lusorama* 31 (Oktober), S. 5-18.
- Große, Sybille (1997): «Die Gemeinschaft der Länder portugiesischer Sprache (CPLP)», in: Briesemeister, Dietrich / Schönberger, Axel (Hrsg.) (1997): *Portugal heute: Politik — Wirtschaft — Kultur*, Frankfurt am Main: Vervuert, S. 471-483.

- Guimarães, Ana Paula / Fischer, Claudia (1996): «As cidades portuguesas de Loetscher», in: *Lusorama* 31 (Oktober), S. 51-59.
- Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter (1987): *Neue Urbanität*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Moita, Irisalva (Hrsg.) (1994): *O Livro de Lisboa*, Lissabon: Livros Horizonte (Expo98 / Lisboa 94).
- Mumford, Lewis (1991): *The City in History: its Origins, its Transformations, and its Prospects*, London: Penguin Books (¹1961).
- Nunes, Antonia (1995): «A arte e o Metro de mãos dadas», in: *Lisboa Futuro* 1/1, S. 14-20.
- Oliveira, Cesar (1993): «A construção do poder local democrático», in: Oliveira, Cesar (Hrsg.) (1993): *História dos Municípios e do Poder Local (dos finais da Idade Média à União Europeia)*, Lissabon: Círculo dos Leitores, S. 360-378.
- Pinheiro, Nuno Santos (Hrsg.) (1993): *Critérios de classificação de bens imóveis, Secretaria do Estado da Cultura; Instituto Português do Patrimônio Arquitectónico e Arqueológico*, Lissabon: António Coelho Dias (Interview am 12. Januar 1997).
- Reis, António (Hrsg.) (1996a): *Portugal: 20 anos de democracia*, Lissabon: Temas e Debates.
- Reis, António (1996b): «A Revolução de 25 de Abril», in: Reis (1996a: 12-18).
- Reis, António (1996c): «O processo de democratização», in: Reis (1996a: 19-39).
- Roncayolo, Marcel / Paquot, Thierry (Hrsg.) (1992): *Villes et civilisation urbaine: XVIII-XX*, Paris: Larousse.
- Salgueiro, Teresa Barata (1985): «A habitação na Área Metropolitana de Lisboa», in: *Lisboa: Revista Municipal* 3, S. 54-66.
- Salgueiro, Teresa Barata (1990): «Lisbonne: Centre en transformation», in: *Sociedade e Território: Revista de Estudos urbanos e Regionais*, Sondernummer zum 5. Jahrgang, S. 103-107.
- Saraiva, José Hermano (1993): *História de Portugal*, Lissabon: Publicações Europa-América.
- Sennett, Richard (1995): *Fleisch und Stein: der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation*, Berlin: Berlin-Verlag.
- Silva, Raquel Henriques da (1994): «Desenvolvimento urbanístico: os novos bairros», in: Moita (1994: 405-434).

- Souza Oliveira, Alberto de (1979/80): «Da avaliação urbana à prática urbanística» unveröffentlichtes Typoskript, Lissabon (Interview am 8. Januar 1997) (Mitglied der AAP und freier Mitarbeiter der AMBELIS).
- Summavielle, Elizeo (1994): «Introdução», in: França, José Augusto (1994): *A Sétima Colina*, Lissabon: Livros Horizonte, S. 6-7 (Interview am 13. Januar 1997).
- Tabucchi, Antonio (1994): *Lissabonner Requiem: eine Halluzination*, München; Wien: Hanser.
- Taveira, Tomás (1996): «Entrevista: Lisboa não pode cristalizar», in: *Lisboa Futuro* 4, S. 8-13.
- Trigueiros, Luiz / Sat, Cláudio / Oliveira, Cristina (Hrsg.) (1996): *Lisbon EXPO: Projects*, Lisboa: Blau (Interview mit dem Projektleiter Carlos Barbosa, Architekt, und Besichtigung der Baustelle mit Gonçalo Câmara am 10. Januar 1997).
- UNIDO (Hrsg.) (1996): «Desenvolvimento industrial e urbano: a urbanização, as cidades e o desenvolvimento econômico», Diskussionsgrundlage zur Internationalen Habitat II-Konferenz in Istanbul (vom 3.-14. Juni 1996), abgedruckt in: *Lisboa Futuro* 1/3-4, S. 38-43 bzw. S. 34-40.
- Vieira, Siza (1996) «Entrevista: Chiado — uma obra de alta costura», in: *Lisboa Futuro* 2/2, S. 6-10.
- Zimmermann, Clemens (1996): *Die Zeit der Metropolen: Urbanisierung und Großstadtentwicklung*, Frankfurt am Main: Fischer.